

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
КОНСУЛЬТАТИВНА МІСІЯ ЄС В УКРАЇНІ
УКРАЇНСЬКИЙ НДІ МЕДИЦИНИ ТРАНСПОРТУ
ВИКОНКОМ КРИВОРІЗЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
БЛАГОДІЙНЕ ТОВАРИСТВО «МЕРЕЖА» М. КРИВИЙ РІГ»
МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ДОПОМОГИ
ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДТП
АТП «ОДІУМ-ПРЕСТИЖ»**



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

XIII Міжнародної науково-практичної конференції

**«БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ»**



*м. Кривий Ріг
16 листопада 2018 року*

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року). – Кривий Ріг, 2018. – 195 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 3 від 23 листопада 2018 року)*

Публікується за матеріалами XIII Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 16 листопада 2018 року у навчально-виховному комплексі Донецького юридичного інституту МВС України (м. Кривий Ріг, вул. Співдружності, 92А).

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

Вступне слово ректора Донецького юридичного інституту МВС України, доктора юридичних наук, професора, заслуженого юриста України Бесчастного Віктора Миколайовича	7
Привітальна промова Криворізького міського голови, доктора технічних наук, професора, заслуженого діяча науки і техніки України Вілкула Юрія Григоровича	10
Аганін Б.Ю. Поняття та зміст адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	12
Байдак Ж.В., Веселов М.Ю. Дорожня безпека: міжнародний досвід новацій покращення дорожньої інфраструктури та впровадження інтелектуальних транспортних систем	16
Басс В.О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху	19
Belecciu Ș., Ionașcu V. Practici pozitive de sisteme inteligente aplicate în procesul de administrarea a siguranței rutiere	22
Вайда Т.С. Медична підготовка учасників дорожнього руху як обов'язковий компонент підтримання публічної безпеки на вулично-дорожній мережі: сучасні категорії екстреної медицини та компетенції осіб з надання допомоги потерпілим	28
Венгер А.С. Аналіз сучасного стану безпеки та організації дорожнього руху на автомобільних дорогах України	37
Веселов М.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дітей-пасажирів у дорожньому русі	39
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Крайничин В.А. Особливості страхування та ризики пасажирських перевезень в системі готельно-ресторанного та туристичного бізнесу	42
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Матвійшин А.Й., Крайничин В.А. Шляхи забезпечення безпеки нерегулярних пасажирських перевезень в системі готельно-ресторанного та туристичного бізнесу	44
Гіць І.І. Аналіз розподілу ДТП на автошляхах та у містах	47
Гладчук Д.І. Про стан та причини дорожньо-транспортного травматизму у м. Кривий Ріг	51
Горбань Р.С., Доненко В.В. Сучасні проблеми адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху	62
Дідик Н.І., Сивак Ю.М. Правовий механізм забезпечення безпеки дорожнього руху	64

нещасних випадків на транспорті» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF>.

3. Михайлова, Н. В., Карцева, В. В. Особливості страхування відповідальності в туристичному бізнесі / Науковий вісник Миколаївського державного університету імені ВО Сухомлинського. Серія: Економічні науки, 2014, Випуск 2. – С. 57-60.

4. Парубець, О. М., Сугоняко, Д. О. Організаційно-економічні особливості надання транспортних послуг туристам / Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки, 2012, Випуск 4. – С. 141-147.

Вовк Юрій Ярославович

доцент кафедри транспортних технологій та механіки Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Вовк Ірина Петрівна

старший викладач кафедри менеджменту інноваційної діяльності та підприємництва Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат економічних наук

Матвійшин Анатолій Йосипович

доцент кафедри транспортних технологій та механіки Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Крайничин Володимир Анатолійович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НЕРЕГУЛЯРНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СИСТЕМІ ГОТЕЛЬНО- РЕСТОРАННОГО ТА ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ

На сьогоднішній день сфера послуг, зокрема, гостинності та туризму ставить якісно нові вимоги до автотранспортних перевезень, зокрема щодо видів, тривалості, швидкості, умов безпеки, комфорту тощо. В першу чергу це регламентується міжнародними нормами в галузі автомобільних перевезень. Тому постає завдання необхідно проведення наукового аналізу взаємодії автотранспортних підприємств та сфери послуг стосовно видів та форм організації перевезень, удосконалення транспортно-технологічних процесів, взаємовідносин з одного боку готельно-рекреаційних та туристичних, а з іншого – автотранспортних підприємств [1-5].

Туристичні фірми використовують переважно автобуси для відвідування туристами концертів, спортивних та культурних заходів, обслуговування конгресів, ярмарків, виставок, закладів HoReCa (готель - ресторан - кафе / кейтеринг). Фактично це – наймасовіший транспортний засіб для виконання трансфер-перевезень туристів на відрізках маршруту: летовище – готель – летовище, вокзал – готель – вокзал. Можна виділити два способи організації нерегулярних перевезень туристів:

1. Туристична фірма розроблює певний автобусний тур і доручає перевезення транспортній організації, яка організує перевезення за даним маршрутом, виконує технічне обслуговування рейсу.

2. Туристична фірма орендує автобус у транспортній організації (або приватної особи) і сама організовує перевезення. Проте у даному випадку така фірма повинна мати ліцензію на здійснення перевезень пасажирів у міжнародному напрямі, необхідні дозволи тощо.

Зокрема, Угода про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода INTERBUS), передбачена така класифікація перевезень:

– "Регулярні перевезення" означає перевезення, що передбачають транспортування пасажирів з визначеною частотою й за визначеними маршрутами, завдяки чому пасажирів можуть здійснювати посадку чи висадку на попередньо визначених зупинках. Регулярні перевезення можуть здійснюватися відповідно до зобов'язань дотримуватися попередньо встановлених розкладів і тарифів.

– "Спеціальні регулярні перевезення" означає перевезення, незалежно від того, ким вони організовані, які передбачають перевезення визначених категорій пасажирів. Спеціальні регулярні перевезення охоплюють:

- перевезення робочих між домівкою й роботою;
- перевезення школярів і студентів з і до навчального закладу.

Той факт, що спеціальні регулярні перевезення можуть відрізнятися відповідно до потреб користувачів, не впливає на їхню класифікацію як регулярних перевезень.

– "Маятникові перевезення" означає надання таких послуг, коли шляхом здійснення повторюваних прямих і зворотних поїздок від єдиного місця відправлення до єдиного місця призначення перевозяться попередньо сформовані групи пасажирів. Кожна група, що складається з пасажирів, які здійснили пряму поїздку, перевозиться назад до місця відправлення пізнішим рейсом, що здійснює той самий транспортний оператор. За призначенням автобуси поділяються на міські, приміські, міжміські, місцевого сполучення, туристичні, екскурсійні та шкільні [1].

Згідно з «Порядком визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху», в Україні усі автобуси поділяються за максимальною масою на дві категорії:

- категорія М 2 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу не більше ніж 5 тонн;

- категорія М 3 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу, що перевищує 5 тонн [2].

За договором між автотранспортним підприємством і туристичною фірмою, перевізник гарантує туристичній фірмі подати справні, обладнані звукопідсилювальними пристроями, чисті автобуси в обумовлене в заявці місце і складає узгоджені з турфірмою графіки їх роботи, пов'язуючи з режимом роботи водіїв; виділяє для роботи на автобусах кваліфікованих водіїв, які пройшли інструктаж; забезпечує за короткий термін і без додаткової оплати заміну автобуса у разі, якщо він вийде з ладу, для продовження подорожі чи екскурсії.

Туристична організація згідно з договором забезпечує порядок серед туристів та екскурсантів під час поїздки, посадки-висадки; узгоджує графік роботи автобусів за кожним маршрутом, вказуючи час і місце проведення екскурсій, пунктів, де будуть зупинки автобуса для відпочинку, харчування туристів. Водіям транспортних засобів туристична фірма зобов'язується надавати місця в готелях для відпочинку, харчування, а також охорону автобуса на стоянках [4].

У міжнародному і внутрішньому туризмі вживаються заходи для забезпечення безпеки туристів на автобусних турах і по забезпеченню стандартів обслуговування. Так, у багатьох країнах введено ліцензування автобусних перевезень туристів і екскурсантів.

Рішенням Європейської транспортної комісії уведена вимога обов'язкового оснащення всіх туристичних автобусів з кількістю місць 9 і більш, включаючи місце водія, спеціальним контрольним приладом – тахографом. Цей аналог "чорного ящика" на літаках – прилад, що контролює роботу автобуса і водія на маршруті, записуючи всю інформацію на тахограф.

Транспортні засоби є джерелом підвищеної небезпеки, тому на кожному виді транспорту діють свої правила перевезення пасажирів й інститут страхування пасажирів та їхнього багажу.

Специфічні чинники ризику в туризмі при перевезеннях зумовлені:

- можливістю виникнення природних і техногенних катастроф у зоні розміщення чи пересування;
- технічним станом об'єктів матеріально-технічної бази;
- складним рельєфом місцевості;
- рівнем професійної підготовки персоналу;
- підготовкою туристів до пересування за маршрутом певного виду і категорії складності;
- інформаційним забезпеченням.

У зв'язку із зростанням частки перевезень пов'язаних із туризмом актуальним є формування шляхів забезпечення безпеки перевезень нерегулярних рейсів в системі готельно-ресторанного та туристичного бізнесу для їх гармонізації з міжнародними нормами та вимогами.

Список використаних джерел:

1. Герасименко В.Г. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку : монографія / В. Г. Герасименко, С. С. Галасюк, С. Г. Нездоймінов [та ін.] – Одеса : Астропринт, 2013. – 304 с.
2. Герасименко В.Г. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів : навч. посібник. / В.Г. Герасименко, А.В. Замкова.– Харків : «Бурун Книга» , 2011. – 116 с.
3. Дудник І.М. Транспортна географія: підручник / І.М. Дудник. – К.: НАУ, 2016. – 288 с.
4. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху від 12.04.2007 № 285. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0499-07>.
5. Семенюк В.І. Особливості туристичних перевезень автомобільним транспортом в умовах сьогодення / В.І. Семенюк // Збірник тез «XVIII Міжнародна науково-практична конференція молодих учених і студентів "Політ. Сучасні проблеми науки", 2018», 2018.

Гіць Іванна Іванівна

старший лаборант кафедри «Транспортні технології» Національного університету «Львівська політехніка»

АНАЛІЗ РОЗПОДІЛУ ДТП НА АВТОШЛЯХАХ ТА У МІСТАХ

Проведені дослідження Всесвітньою організацією охорони здоров'я вказують на те, що щорічно в дорожньо-транспортних пригодах по цілому світу гине 1,25 млн людей і цей показник практично не змінюється з 2007 року [1]. ДТП є головною причиною смертності молодих людей у віці від 15 до 29 років. Майже половина з тих, що гинуть на дорогах – це пішоходи, велосипедисти і мотоциклісти [1].

Згідно з статистичними даними щодо кількості ДТП в Україні можна сказати, що за останні два роки (2017-2018) спостерігається тенденція спаду загальної кількості ДТП, хоча цифри вражають (рис.1) [2,3]. Ця закономірність апроксимована рівнянням $y = -13432x + 159546$ з коефіцієнтом детермінації 0,4511. До прикладу, у 2018 році протягом 9 місяців трапилося 108070 ДТП, 2266 з них з летальними наслідками. У 2016 році цей показник значно вищий і становить відповідно 158776, і 3410 осіб.